



CiViTAS

Cleaner and better transport in cities



10

Innovative Fahr- scheinsysteme für den öffentlichen Verkehr



Die europäische CIVITAS Initiative unterstützt Städte bei der Umsetzung einer integrierten Verkehrspolitik, die auf Nachhaltigkeit, Umweltfreundlichkeit und Energieeffizienz ausgerichtet ist. Die aus den Planungs- und Umsetzungsphasen gewonnenen Erkenntnisse sind in zwölf Policy Advice Notes zusammengefasst und vermitteln eine Vorstellung davon, wie städtische Nahverkehrsprobleme gelöst werden können, die auf die Städte der Europäischen Union in Zukunft zukommen werden.



Innovative Fahrscheinsysteme für den öffentlichen Verkehr

Mehr Komfort der öffentlichen Verkehrsmittel durch ein integriertes Fahrschein- und Zahlungssystem

Im Rahmen von CIVITAS II (2005–2009) wurden verschiedene Maßnahmen im Zusammenhang mit der Entwicklung innovativer Fahrschein- und Zahlungssysteme für den öffentlichen Verkehr umgesetzt, um die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs und damit den Anteil der ÖPNV-Nutzer unter den Verkehrsteilnehmern zu erhöhen. Umfangreiche Informationen über die Umsetzungsverfahren und -ergebnisse wurden gesammelt und in dieser Policy Advice Note für Politiker und andere interessierte Entscheidungsträger zusammengefasst.

Überblick

MASSNAHMENBESCHREIBUNG

Städte sollten das Fahrscheinsystem attraktiver und für alle Personen verständlich gestalten, um die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu erhöhen. Das Preisgestaltungssystem sollte kohärent und einfach sein, und es sollten angemessen viele, auf die Anforderungen der Nutzer abgestimmte Fahrscheinarten angeboten werden. Die Grundlage für die Berechnung der Fahrscheinpreise sollte transparent und leicht verständlich sein. Möglichkeiten für den Fahrscheinwerb und für die Zahlung sollten an vielen Stellen bereitstehen, zum Beispiel:

- an in der Stadt verteilten Verkaufsstellen
- über Fahrscheinautomaten, die sich an verschiedenen Orten befinden (an Park&Ride-Standorten, wichtigen Bushaltestellen oder in Fahrzeugen)
- über das Internet (z. B. Abonnements für Chipkarten-Inhaber)
- über Handys

Fahrschein- und Preisrichtlinien sollten die verschiedenen Verkehrsbetriebe (z. B. die lokalen öffentlichen Verkehrsbetriebe und die Bahn) so untereinander abstimmen, dass Fahrscheine für alle öffentlichen Verkehrsträger und für eine gesam-





te Region gültig sind. Einfache, attraktive Zahlungsmethoden sollten angeboten werden. Zum Beispiel könnten innovative Chipkarten-Systeme für die kontaktlose Zahlung von integrierten Fahrscheinen verwendet werden. Außerdem könnten sie innerhalb des Marketings für öffentliche Verkehrsmittel ein wichtiges Element darstellen. Mit Hilfe der Zahlungen über Chipkarten können wertvolle Daten zum Verhalten und zu Mobilitätsmustern der Nutzer gesammelt werden.

ZIELGRUPPEN

Die Hauptzielgruppen der Maßnahmen sind derzeitige und potenzielle Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel. Die Maßnahmen können sich jedoch auch an unterschiedliche spezifische Gruppen wie Schulkinder, Studenten, Familien, Touristen, Besucher etc. richten. Jugendliche Zielgruppen sind besonders wichtig, da unter ihnen nachhaltiges Mobilitätsverhalten für die Zukunft gefördert werden kann.

AUSWIRKUNGEN UND VORTEILE

Viele potenzielle Vorteile von Maßnahmen für ÖPNV-Fahrscheinsysteme wurden im Rahmen von CIVITAS II erforscht. Die verallgemeinerbaren Erkenntnisse und Auswirkungen werden hier dargestellt.

Für die Öffentlichkeit

Innovative Fahrscheinsysteme sorgen für einen einfachen, bequemen Kauf und erhöhen die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs. Dadurch werden die Straßen von privaten Fahrzeugen entlastet, und die Zufriedenheit der Fahrgäste steigt. Die Zugänglichkeit zum öffentlichen Personennahverkehr wird mit der Einführung von Fahrscheinen erhöht, die für alle Dienste und Fahrzeugtypen gültig sind.

Für Einzelpersonen

Alle Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs können vom neuen Fahrscheinsystem profitieren, da dieses besser auf die individuellen Anforderungen und Reismuster abgestimmt ist. Durch die

Verwendung von Chipkarten oder Handys sparen die Fahrgäste Geld, da automatisch der günstigste Preis für Fahrten berechnet wird (beispielsweise können Fahrgäste nach einer bestimmten Anzahl an Fahrten einen Preisnachlass erhalten). Wenn Fahrscheinautomaten an Bushaltestellen oder in Fahrzeugen bereitstehen, sparen die Fahrgäste Zeit. Außerdem steigen Zuverlässigkeit und Effizienz des öffentlichen Personennahverkehrs, da Fahrscheine nicht mehr beim Fahrer erworben werden müssen. Ein wichtiger Aspekt ist auch die Verfügbarkeit von Verkaufsstellen für unterschiedliche Nutzergruppen (wie ältere Menschen oder Menschen mit eingeschränkter Mobilität).

Für Unternehmen

Unternehmen und ihre Mitarbeiter profitieren von den neuen Systemen, wenn der Verkauf und die Fahrscheinsubventionen für Mitarbeiter vereinfacht werden. Insbesondere öffentliche Verkehrsbetriebe profitieren aufgrund der höheren Benutzerzahlen von diesem Angebot. Durch auf bestimmte Benutzergruppen zugeschnittene Fahrscheinangebote können neue Kundengruppen gewonnen werden. Es entstehen zusätzliche Informationsquellen über Kunden, durch die öffentliche Verkehrsbetriebe wertvolle Daten für weitergehende Analysen erhalten.

RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DEN ERFOLG

Der Schlüsselaspekt für den Erfolg ist die Entwicklung eines benutzerfreundlichen, einfachen Systems. Die Funktionen der neuen Fahrscheinautomaten sollten so gestaltet werden, dass sie selbsterklärend sind und keine weitere Hilfe nötig ist. Außerdem sollten die Informationen für Touristen und Besucher aus dem Ausland in mehreren Sprachen bereitstehen. Für die Einführung eines Chipkarten-Systems ist eine Standard-Architektur empfehlenswert wie sie z. B. die ITSO (Integrated Transport Smartcard Organisation) anbietet. Ein Problem, das gelöst werden muss, ist die Aufteilung der Einnahmen durch Fahrscheinverkauf unter den unterschiedlichen Betreibern (z. B. dem Bahnbetrieb und den städtischen Verkehrsbetrieben).



Umsetzungsschritte und zeitlicher Rahmen

Für eine erfolgreiche Einführung des neuen Fahrscheinverkaufssystems sollten folgende Arbeitsschritte, unterstützende Maßnahmen und Zeitrahmen berücksichtigt werden:

ARBEITSSCHRITTE

1. Sammlung der erforderlichen Daten

- Prüfung der rechtlichen Anforderungen (Konzessionsrechte, Subventionssystem, Aufteilung der durch Fahrscheinverkauf erzielten Einnahmen etc.)
- Untersuchung des Zielgebiets (z. B. im Hinblick auf den derzeitigen Zustand des öffentlichen Verkehrsnetzes, auf das bestehende Fahrscheinsystem, die städtische Mobilitätspolitik, die Ausdehnung auf regionale oder nationale öffentliche Verkehrsnetze, Zustand der Systeme unterschiedlicher Betriebe)
- Überblick über das Mobilitätsverhalten, Marktforschung zur Untersuchung der Kundenanforderungen (Fahrgewohnheiten, Wahrnehmung unterschiedlicher Verkehrsträger, Verwendung bestimmter Fahrscheinarten, Untersuchung und Auswahl von potenziellen Anwendungen für unterschiedliche Fahrscheine etc.)
- Analyse der neusten Lösungen für Preisgestaltung und Fahrscheinkonzepte
- Erfahrungswerte aus anderen vergleichbaren Städten

2. Formale Entscheidungen

- Vereinbarungen aller Verkehrsbetriebe über ein gemeinsames System, insbesondere im Hinblick auf finanzielle Beiträge der Betriebe und Aufteilung der Einnahmen
- Gespräche über die Frage, ob teilnehmende Betriebe von Beginn des Projekts an Kommissionen zahlen müssen oder erst ab einer bestimmten Laufzeit
- Genehmigung durch die Verkehrsabteilung und/oder die Kommune für
 - die Änderung des Preissystems
 - die Wahl neuer Technologien auf Basis des Kostenfaktors und der technischen Komplexität
 - Beschaffung und Aufstellung von Fahrscheinautomaten und Entwertern
- Partnerschaftvereinbarungen über die Verwendung von Chipkarten für andere Zwecke (Eintritt für Museen, Sport- oder Freizeitaktivitäten etc.)

3. Ausarbeitung des Fahrscheinsystems

- Festlegung von Preisen und Gestaltung der Fahrscheine auf Grundlage der Kundenbedürfnisse
- Vereinbarung über technische Aspekte von Karten, Fahrscheinautomaten und Entwertern (unter Berücksichtigung der Bedürfnisse behinderter Personen und eines mehrsprachigen Angebots)
- Festlegung von Rahmenbedingungen für die Erhältlichkeit, Registrierung, Zahlung und Bereitstellung von Fahrscheinen
- Vereinbarung über die Kontroll- und Managementstrategien
- Auswahl von anderen Diensten, die in das System integriert werden sollen (z. B. Car-Sharing, Stadträder, Parkdienste etc.)
- Vereinbarung über die grafische Benutzeroberfläche und Software-Konfigurationen

4. Ausschreibung und Verhandlungen mit Fahrscheinanbietern



5. Umsetzung und Installation

- Für die Fahrscheinintegration: Verbindung des zentralen Managementsystems (Fahrscheinserver) mit den anderen Verwaltungs- und Preissystemen
- Anpassung der Software an das Internet (z. B. für Online-Anmeldung von Chipkarten)
- Herstellung und Verteilung der Automaten (für Fahrscheinverkauf, Entwertung etc.)
- Aufbau von Partnerschaften mit Geschäftsinhabern, Hotels etc., die Fahrscheinverkauf anbieten
- Schulungen für Inspektoren des Personennahverkehrs, für die Vertrieber und Einzelhändler

6. Werbung für die neuen Dienste und ihre Vorteile

7. Evaluierung und Überwachung des Systems

FLANKIERENDE MASSNAHMEN ZUR VERSTÄRKUNG POSITIVER EFFEKTE

Wenn die folgenden Maßnahmen parallel zu der Einführung neuer Fahrscheinsysteme umgesetzt werden, können sie zu ihrem Erfolg beitragen, und es werden Synergieeffekte erzielt:

- Angebot vieler weiterer Dienste für Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel und/oder Chipkarten-Inhaber (z. B. Zugang zu Car-Sharing oder Bike-Sharing, kulturelle und Freizeitaktivitäten)
- Preisnachlass für Bike-Sharing- und/oder Park&Ride-Systeme in der Stadt
- Einführung von Reiseplanung (z. B. über Handys), um die günstigste Strecke und Verbindung zu finden und gleichzeitig den Fahrschein für diese Verbindung zu bestellen
- Installation eines Systems zur Sicherheitsüberwachung (z. B. Kameras), um Automaten vor Vandalismus zu schützen

ZEITLICHER RAHMEN

Die Erfahrungen im Rahmen von CIVITAS II vermitteln einen Einblick in die typische Dauer der Planungs- und Umsetzungsphasen. Insgesamt nimmt die Einführung eines neuen Fahrscheinsystems ca. zwei Jahre in Anspruch.

Die Vorbereitungsphase kann bis zu 16 Monate lang dauern (einschließlich gestalterischer Überlegungen, Ausarbeitung des Systems, formaler Entscheidungen, Auswahl geeigneter Aufstellplätze etc.) Im Rahmen von CIVITAS II wurden folgende Zeiträume benötigt:

- Marktforschung zur Untersuchung der Kundenbedürfnisse: ca. zwei Monate
- Untersuchung möglicher Zahlungsmethoden: ca. fünf Monate
- Etwa ein Monat sollte für Verhandlungen mit öffentlichen Verkehrsbetrieben einkalkuliert werden. Die Dauer hängt von der Einstellung der Akteure zu diesen Maßnahmen und von der Anzahl und Art der beteiligten Betriebe ab (Verhandlungen mit einem Bahnbetrieb können aus rechtlichen Gründen länger dauern).

Die Umsetzungsphase nimmt je nach System, das installiert werden soll, zwei bis zehn Monate in Anspruch. Im Rahmen von CIVITAS II waren folgende Zeiträume erforderlich:

- Zwei bis sechs Monate für den Einsatz von integrierten ÖPNV-Fahrscheinen und von Systemen für entsprechende Zahlungsmethoden
- Acht Monate für die Einrichtung und Anpassung der Ausrüstung eines Chipkarten-Systems (Änderung der Software für die Entwerter, Installation von Antennen und Schnittstellen an jedem Fahrzeug, Installation einer Antenne am Hauptterminal für Busse, Verbindung mit dem Fahrschein-Server, Fahrschein-Server-Aktualisierung)
- Vier Monate für die Entwicklung und Anpassung eines ÖPNV-Fahrscheinsystems an Park&Ride-Standorten
- Zehn Monate für die Entwicklung und Anpassung eines Internettools für die Anmeldung von Chipkarten
- Schulungen für integrierte Fahrscheinausgabesysteme dauerten ca. zwei Monate



Wie hoch sind die zu erwartenden Investitionen?

Die Kosten variieren sehr und hängen von der Art des eingesetzten Systems, von der Anzahl der Fahrscheinautomaten und Entwerfer sowie von der Anzahl der Fahrzeuge ab, die mit der neuen Technologie ausgerüstet werden. In jedem Fall müssen folgende Kostenkategorien berücksichtigt werden:

- Kosten für die Spezifikation und Entwicklung eines neuen Fahrscheinsystems (Beratung, Einbindung von Verkehrsbetrieben etc.)
- Software für integrierte Fahrscheinsysteme (für die Verbindung des Systems zu verschiedenen Betreibern, Internettools für Anmeldung, Benutzersoftware mit einer leicht verständlichen Oberfläche etc.)
- Ausrüstung von Fahrzeugen, Haltestellen und Bahnhöfen (mit Antennen, Fahrscheinautomaten, Entwertern etc.)
- Wartungskosten für die Ausrüstung
- Wartungsvertrag für Software im Fall proprietärer Software
- Kosten für die Aktualisierung des Systems und der Software
- Zusätzliche Kosten (z. B. für die Entwicklung eines Überwachungssystems)

Gemäß den Erfahrungen im Rahmen der CIVITAS II-Maßnahmen waren Finanzierungen in folgenden Höhen notwendig:

1. 130.000 Euro Investitionskosten für Hard- und Software für ein integriertes Fahrscheinsystem
2. 712.500 Euro für die Anschaffung von 16 Fahrscheinautomaten mit einem verbundenen zentralen Managementsystem in einem Back-Office
3. 60.000 Euro Wartungskosten pro Jahr für 16 Fahrscheinautomaten
4. 10.000 Euro für Marketing-, Werbe- und Schulungsaktivitäten für das neue Fahrscheinsystem

Bestimmte Kosten können bei der Einführung der Maßnahmen auch vermieden werden. Jeder Verkehrsbetrieb kann die Kosten für den Fahrscheinvertrieb reduzieren, da alle Betriebe gemeinsam die Fahrscheinautomaten und die gleichen Fahrscheine verwenden und dadurch bessere Beschaffungsbedingungen entstehen. Aufgrund der hohen Betriebskosten könnte ein gemeinsamer Dienstleister diese Aufgaben übernehmen. Technische Entwicklungen von Anwendungen für Handys und andere Mobilgeräte können die Kosten für das Fahrscheinverkaufssystem reduzieren.

Wichtige begünstigende Faktoren für den Erfolg

Im Rahmen von CIVITAS II haben sich die unten aufgeführten Faktoren für die Einführung und die effiziente und erfolgreiche Umsetzung der oben beschriebenen Maßnahmen als wichtig erwiesen:

- Preisnachlass für integrierte ÖPNV-Fahrscheine (im Vergleich zu einzelnen Fahrscheinen)
- Gute Kooperation mit den öffentlichen Verkehrsbetrieben (lokal, regional und national)
- Starke Partnerschaften unter den unterschiedlichen Interessengruppen, die die Verwendung des öffentlichen Personenverkehrs unterstützen möchten
- Starke politische Unterstützung, z. B. für die Anpassung des Fahrscheinsystems an unterschiedliche Kundenbedürfnisse
- Eine gute Werbe- und Marketingstrategie, die auf die unterschiedlichen Zielgruppen zugeschnitten ist
- Vom neuen System bereitgestellte klare, umfassende und zugängliche Informationen
- Wissensaustausch mit anderen Städten, die das gleiche oder ein ähnliches Fahrscheinsystem verwenden. Dadurch entstehen auch Möglichkeiten für die gemeinsame Anschaffung von technischer Ausrüstung.



- Neue Vorschriften, die die Einführung integrierter Fahrscheinsysteme begünstigen
- Erweiterung des Fahrscheinsystems auf andere Verkehrsdienste wie Park&Ride, Fahrradstellplätze etc.

Strategien für eine erfolgreiche Umsetzung

Die Umsetzungsphase kann durch verschiedene Faktoren behindert werden. Um Hindernisse auszuräumen, sollten parallel zum gesamten Umsetzungs- und Planungsprozess regelmäßig Gespräche und Arbeitsgruppentreffen zu bestimmten, im Folgenden beispielhaft aufgeführten Problemen stattfinden.

Politische Unterstützung

Für die Gewinnung von politischer Unterstützung muss festgelegt werden, dass die Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs mehrheitlich von einem neuen transparenten System profitieren, insbesondere durch bessere Zugänglichkeit oder durch spezifische Angebote für bestimmte Benutzergruppen. Von Beginn des Planungsprozesses an sollte die langfristige Unterstützung der Maßnahme durch Politiker gesichert sein. Sie sollten mit den Vorteilen des Systems einschließlich seiner Übereinstimmung mit bereits genehmigten Dokumenten zu langfristigen Strategien vertraut sein (wie Strategien für die Stadtentwicklung, Verkehrsplanung oder Verkehrspolitik).

Akzeptanz

Unterstützung und Akzeptanz durch die Verkehrsbetriebe müssen gewährleistet sein. Beratungsgespräche und Kommunikation sind für die Erklärung der Ziele und Vorteile des neuen Systems und für die Bewertung der für alle beteiligten Parteien spürbaren Auswirkungen und Vorteile notwendig. Eine klare Strategie für die Aufteilung

der Einnahmen unter den öffentlichen Verkehrsbetrieben muss vereinbart werden, damit alle Parteien ohne Nettoverluste von den Einnahmen im Zusammenhang mit der Einführung kompatibler Fahrscheine profitieren.

Für ein besseres Verständnis sollten leicht nachvollziehbare Systeme entwickelt werden (im Hinblick auf Struktur und Transparenz des Preissystems, benutzerfreundliche Oberflächen etc.), um die Vorteile des Angebots zu kommunizieren und zu bewerben sowie Informationsmaterial zu ihrer Verwendung bereitzustellen.

Finanzielles Management

Finanzierungssicherung

Für die Einführung eines integrierten Fahrscheinsystems durch verschiedene Verkehrsbetriebe ist es vorteilhaft, die Verantwortung für den Kauf und die Installation der Ausrüstung (wie z. B. der Fahrscheinautomaten) dem Hauptverkehrsbetrieb zu übertragen. Dadurch ist für eine reibungslose, schnelle Einführung gesorgt. Die effektivste Lösung besteht darin, dass die Verkehrsbehörde, die sich für städtische Mobilität und die Beteiligung unterschiedlicher Verkehrsbetriebe in einem weiteren Sinn interessiert, das System umsetzt.

Akzeptanz der neuen Fahrscheine

Durch effektive Werbe- und Marketing-Kampagnen kann dafür gesorgt werden, dass die neuen Angebote angenommen werden und dass ein bestimmtes durch Fahrscheinverkauf generiertes Einnahmenniveau für die Betriebe gehalten wird. Dadurch wird vermieden, dass sich öffentliche Verkehrsbetriebe aufgrund mangelnder Verwendung durch Nutzer zurückziehen.

Begrenzter Einsatz von technischer Ausrüstung

Für mittelgroße Städte, die in der Regel nur eine begrenzte Anzahl an Fahrscheinautomaten, Entwertern etc. kaufen, ist es günstig, andere am System interessierte Städte zu finden. Dadurch werden gemeinsame Anschaffungen möglich, so dass die technische Ausrüstung günstiger erworben werden kann.



Technische Aspekte

Interoperabilität

Durch Studien und Tests aktueller Lösungen sollte die Interoperabilität verschiedener technischer Systeme geprüft werden. Zum Angebot sollten zusätzliche Verwaltungs- und personelle Unterstützung, finanzielle Ressourcen und ein verbessertes Risikomanagement gehören. Außerdem müssen regelmäßig Software-Aktualisierungen sowie manuelle Prüfungen des Fahrscheinsystems vorgenommen werden.

Im Zusammenhang mit den Spezifikationen sollten Interoperabilität und Offenheit des Systems zu den Anforderungen gehören, damit das System zu einem späteren Zeitpunkt aufgerüstet und auf weitere Verkehrsträger oder Betriebe ausgedehnt werden kann.

Datensicherheit

Die Sicherheit persönlicher Daten einschließlich Bankverbindungsdaten, die dann eine Rolle spielen, wenn Fahrkarten mit Geld- oder Kreditkarten an Automaten oder über das Internet gekauft werden können, hat Priorität. Daher ist möglicherweise eine Umgestaltung der Websites der Verkehrsbetriebe erforderlich.

Wartung

Für die angemessene Wartung der technischen Ausrüstung und der Dienste muss ein Vertragnehmer mit entsprechenden Fähigkeiten und Kenntnissen gefunden werden.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Von Beginn des Projekts an muss überprüft werden, ob das System mit der nationalen und lokalen Gesetzgebung übereinstimmt. Das integrierte Fahrscheinsystem unter Beteiligung verschiedener Verkehrsbetriebe muss den Wettbewerbsvorschriften entsprechen. In einigen Ländern wie dem Vereinigten Königreich verstößt der Zusammenschluss von Verkehrsbetrieben, die integrierte Fahrscheine anbieten, gegen die Vorschriften für gerechte Wettbewerbsbedingungen.

Organisation

Alle Städte (selbst kleinere), die ein technologiebasiertes Zahlungssystem entwickeln möchten, sollten berücksichtigen, dass die entsprechenden Maßnahmen technisch komplex sowie zeitlich und finanziell aufwändig sind. Jedoch stellen diese Systeme effiziente Methoden für die Lösung von Problemen dar, die durch eine komplexe Preisgestaltung und durch die Beteiligung mehrerer Verkehrsbetriebe entstehen, und erhöhen die Benutzerfreundlichkeit. Ein kontinuierliches Engagement und Bemühungen seitens der Akteure sind erforderlich, um neue Verkaufsstellen zu gewinnen.

Für eine klare Aufteilung der Verantwortlichkeiten und Aufgaben der unterschiedlichen Partner und Akteure (öffentliche Verkehrsbetriebe, Parkflächenbetreiber, Betriebe für städtische Fahrräder) muss die Zusammenarbeit und der Dialog zwischen diesen Parteien gestärkt und in vom Maßnahmenleiter organisierten Treffen gefördert werden.

WICHTIGE ZU BERÜCKSICHTIGENDE ELEMENTE

- Das Preisgestaltungssystem sollte kohärent und einfach sein, und es sollten angemessene, auf die Anforderungen der Nutzer abgestimmte Fahrscheine angeboten werden.
- Zu Beginn des Projekts müssen die beteiligten Betriebe untereinander Vereinbarungen hinsichtlich der Art des gemeinsamen Systems sowie hinsichtlich der finanziellen Beiträge und der Einnahmen durch den Fahrscheinverkauf treffen.
- Im Sinne der Kostenreduzierung sollten insbesondere mittelgroße Städte andere Städte mit ähnlichen Vorhaben finden, um durch gemeinsame Beschaffung günstigere Preise für technische Ausrüstung zu erzielen.
- Durch Studien und Tests aktueller Lösungen sollte die Interoperabilität verschiedener technischer Systeme geprüft werden.



Wichtige Personengruppen bzw. Organisationen

INTERESSENGRUPPEN

Die folgenden Interessengruppen und Einzelpersonen sollten in beratender oder unterstützender Funktion eingebunden werden:

- Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel, die an Treffen und/oder Umfragen teilnehmen. Über sie können Informationen zu Nutzeranforderungen gesammelt werden. Den Benutzern sollte die Möglichkeit gegeben werden, verschiedene Fahrscheine, Tools und Ausrüstung zu testen.
- Verschiedene spezifische Zielgruppen (Studenten, Personen mit eingeschränkter Mobilität, ältere Menschen, Erwerbstätige), um besondere Anforderungen zu sammeln
- NROs mit Arbeitsschwerpunkt auf nachhaltiger Mobilität (z. B. ökologische Initiativen), die sich möglicherweise an Werbemaßnahmen beteiligen
- Unternehmen der öffentlichen Wirtschaft, die Beiträge zur Gestaltung, Umsetzung und Förderung des neuen Systems leisten und für den Aufbau starker lokaler Partnerschaften geeignet sind
- Touristikverbände (Hotels, Museen) sowie Standorte von Freizeitaktivitäten und Einzelhandel, die Beiträge zur Entwicklung spezieller Angebote für Touristen und Besucher der Stadt leisten
- Lokale und regionale Politiker
- Die Zusammenarbeit mit Fahrscheinautomatenherstellern und Technikern ist für eine kontinuierliche technische Unterstützung wichtig.

WICHTIGSTE PROJEKTPARTNER

Die Einbindung von Partnern mit folgenden Kompetenzen ist für die erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen entscheidend:

Entscheidungskompetenz

Die führende Rolle für die Maßnahme übernimmt in der Regel die lokale Stadtverwaltung, z. B. die Transport- oder Verkehrsabteilung. Auch der wichtigste Verkehrsbetrieb oder die für den gesamten öffentlichen Verkehr in der Region zuständige Behörde kann die Projektleitung übernehmen. In vielen Ländern genehmigt der Stadtrat die Ausgaben für Investitionen in öffentliche Dienste. Daher sollte seine Rolle im jeweiligen Land berücksichtigt werden.

Betrieb

Die Betreiber für den Fahrscheindienst sind die öffentlichen Verkehrsbetriebe.

Finanzielles Management

Die Maßnahmen werden von den lokalen Verwaltungsstellen eingeleitet und finanziert. Die Verkehrsbetriebe werden aufgefordert, künftig finanzielle Beiträge zum Projekt zu leisten. Daher sind hier Verhandlungen erforderlich. Die Investitionskosten können von einer unabhängigen Organisation überwacht werden. Insbesondere dann, wenn Steuergelder investiert werden, übernimmt möglicherweise der Rechnungshof die Verantwortung.

Andere Partner

Für die Durchführung der verschiedenen erforderlichen Studien und Umfragen sowie für die Erstellung von Datenbanken können Universitäten oder ähnliche Forschungsinstitutionen beauftragt werden. Privatwirtschaftliche Unternehmen und Berater können die Maßnahmenleitung beim Projektmanagement und bei der technischen Entwicklung des Systems unterstützen. Privatwirtschaftliche Unternehmen werden für die Dienste und die Wartung der technischen Ausrüstung gebraucht.



Auflistung praktischer Beispiele aus CIVITAS II

Im Rahmen von CIVITAS II haben sieben Städte Maßnahmen im Zusammenhang mit der Einführung eines neuen Fahrscheinsystems umgesetzt:

Malmö (Schweden): Mobile Internetinformationen zu Diensten im Zusammenhang mit Businformationen

Krakau (Polen): Integriertes Fahrschein- und Preissystem

Toulouse (Frankreich): Innovative multimodale ÖPNV-Verträge und Dienste sowie elektronischer Fahrscheinverkauf für den öffentlichen Verkehr

Norwich (Vereinigtes Königreich): Aufstellung von Fahrscheinautomaten auf Straßen

La Rochelle (Frankreich): Entwicklung eines integrierten Preissystems, weitergehende Integration des Fahrscheinverkaufs und Chipkartensystem

Ploiesti (Rumänien): Entwicklung eines neuen Fahrscheinsystems für den öffentlichen Verkehr

Preston (Vereinigtes Königreich): Umsetzung eines integrierten Fahrscheinverkaufs für den öffentlichen Verkehr sowie eines integrierten Fahrscheinsystems



CIVITAS Policy Advise Notes – alle Themen auf einen Blick

EFFIZIENTERE FAHRZEUGNUTZUNG Neue Formen der Nutzung und des Eigentums von Fahrzeugen	01
UMWELTFREUNDLICHE FAHRZEUGE UND ALTERNATIVE KRAFTSTOFFE Reduzierung der durch Straßenverkehr verursachten Schadstoffemissionen	02
RADFAHRERFREUNDLICHE STÄDTE Förderung von umweltfreundlicher, gesunder Mobilität	03
PARKRAUMMANAGEMENT UND VERKEHRSBESCHRÄNKUNGEN Höhere Lebensqualität in sensiblen Gebieten des städtischen Raums	04
LOGISTIK UND GÜTERBEFÖRDERUNG Umweltfreundlicher städtischer Güterverkehr	05
MOBILITÄTSMANAGEMENTMASSNAHMEN Methoden für eine erfolgreiche Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens	06
VORFAHRT FÜR DEN STÄDTISCHEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR Höhere Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit für einen umweltfreundlichen Verkehrsträger	07
FÖRDERUNG EINER NEUEN MOBILITÄTSKULTUR IN STÄDTEN Informationen, Marketing und Schulungen	08
INNOVATIVE INFORMATIONSSYSTEME FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR Bessere Zugänglichkeit zu öffentlichen Verkehrsmitteln durch verlässliche Informationen	09
INNOVATIVE TICKETSYSTEME FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR Mehr Komfort der öffentlichen Verkehrsmittel durch ein integriertes Fahrscheinsystem	10
QUALITÄTSVERBESSERUNGEN IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR Höhere Attraktivität des öffentlichen Verkehrs für Bürger	11
INFORMATIONSTECHNOLOGIEN FÜR DIE ÜBERWACHUNG DES VERKEHRS Innovative Instrumente für die Optimierung des Verkehrsmanagements	12

Die CIVITAS-Website bietet **Informationen** zu Neuigkeiten und **Veranstaltungen** im Zusammenhang mit CIVITAS, einen Überblick über alle **CIVITAS-Projekte** und **CIVITAS-Städte** und enthält **Kontaktinformationen** von über 600 Personen, die im Rahmen von CIVITAS tätig sind.

Ferner können Sie sich umfassend über die **mehr als 650 innovativen Vorzeigeprojekte** aus den CIVITAS-Teilnehmerstädten informieren.

Besuchen Sie die CIVITAS-Website. Dort finden Sie **vorbildliche Beispiele** für aktuelle Maßnahmen für nachhaltigen städtischen Verkehr. Wenn eine der Ideen zu Ihrer Stadt passt, oder wenn Sie an weiteren Informationen interessiert sind, können Sie mit der für die Maßnahme zuständigen Person in Kontakt treten.



Kontakt

CIVITAS Sekretariat
C/o The Regional Environmental Center
for Central and Eastern Europe (REC)
Ady Endre út 9-11, 2000 Szentendre
HUNGARY

E-mail: secretariat@civitas.eu
Tel: +36 26 504046, Fax: +36 26 311294



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Herausgeber: CIVITAS GUARD – Evaluierung, Überwachung und Informationsverbreitung für CIVITAS II. **Verfasser:** Institute for Transport Studies, University of Natural Resources and Applied Life Sciences (BOKU), Vienna **Layout:** FGM-AMOR – Austrian Mobility Research. **Quellennachweise:** Alle Fotos werden von den CIVITAS-Teilnehmerstädten und dem CIVITAS GUARD-Team bereitgestellt, es sei denn es existiert ein anderslautender Vermerk, und die Reproduktion in dieser Veröffentlichung ist genehmigt. Bereitgestellte Zahlen und Werte basieren hauptsächlich auf den durch die Teilnehmerstädte mitgeteilten Ergebnissen der CIVITAS-Demonstrationsprojekte. An geeigneten Stellen wurden Informationen aus weiterführender Literatur verwendet. **Ausgabe 2010.** Gedruckt in Österreich.

Weder die Europäische Kommission noch jegliche im Auftrag der Kommission handelnde Person ist für jedwede Verwendung von Informationen verantwortlich, die in dieser Publikation enthalten sind. Die in dieser Publikation ausgedrückten Ansichten wurden von der Kommission weder angenommen noch genehmigt und sollten nicht als Erklärung der Ansichten der Kommission betrachtet werden.

Die CIVITAS Initiative wird vom Bereich Energie und Verkehr des gemeinschaftlichen Rahmenprogramms für Forschung und technologische Entwicklung kofinanziert.